



ASSEMBLÉE — 39^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 16 : Sûreté de l'aviation — Politique

STRATÉGIES MONDIALES POUR REMÉDIER AUX RISQUES INTERNES

(Note présentée par les États-Unis)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et ses États contractants se sont jusqu'à présent attachés à détecter les menaces externes dans l'environnement de l'aviation civile. Les systèmes d'aviation demeurent néanmoins vulnérables face aux risques internes que posent les agents de l'intérieur, qui existent dans pratiquement toutes les industries, notamment l'aviation civile. Les efforts des organisations d'aviation civile et d'autres autorités en la matière pour prendre en considération, comprendre et mettre en œuvre les mesures appropriées afin de remédier aux risques internes peuvent renforcer la sûreté en appuyant directement l'Annexe 17 – *Sûreté*, chapitre 4, de l'OACI. Les États-Unis restent déterminés à traiter ces questions via le partage des informations et l'échange des meilleures pratiques.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) reconnaître que les risques internes sont une question que chaque organisation d'aviation civile doit examiner, et encourager les États à partager les meilleures pratiques d'atténuation des risques dans les instances de l'OACI et les instances régionales adéquates. Pour mieux comprendre l'étendue et les conséquences possibles de cette question, des analyses et débats pluridisciplinaires supplémentaires sur le sujet sont nécessaires dans l'ensemble des organes de travail de l'OACI, des initiatives indépendantes et des autres instances de sûreté de l'aviation ;
- b) convenir que ce concept doit figurer dans la documentation exposant les priorités stratégiques de l'OACI pour le prochain triennat, ainsi que dans le Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP), afin de garantir que des ressources sont dûment consacrées au renforcement de la capacité mondiale de remédier aux menaces internes ;
- c) examiner si les outils cités dans la présente note peuvent servir à appuyer les initiatives de l'OACI et des États contractants pour prévoir l'élaboration de matériel de formation aux risques internes. Les bureaux régionaux de l'OACI doivent prendre une part active dans le partage des produits élaborés à l'échelle locale et la diffusion de nouveaux produits dans les communautés régionales ;
- d) charger les Groupes d'experts de la sûreté de l'aviation de l'OACI d'examiner les informations actuelles sur les menaces et risques internes dans le cadre de l'Annexe 17 de l'Organisation, ainsi que les directives figurant aux sections 11.2 et 11.3 du chapitre 11 du *Manuel de sûreté de l'aviation* – Doc 8973.

Objectifs stratégiques :

La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique C – *Sûreté et facilitation*.

<i>Incidences financières :</i>	La présente note n'a pas d'incidences financières significatives.
<i>Références :</i>	Néant.

1. INTRODUCTION

1.1 Durant le dernier triennat, l'OACI et ses États contractants ont renforcé à travers la coopération les capacités d'atténuation des risques externes toujours renouvelés contre l'environnement de sûreté de l'aviation. Quoique des progrès significatifs aient été faits pour remédier aux risques externes, la communauté internationale ne doit pas perdre de vue que les risques ne sont pas uniquement extrinsèques à chaque système d'aviation civile. Le monde fonctionne dans un environnement de menaces qui est dynamique, évolue rapidement et dépend de plus en plus des agents de l'intérieur pour faciliter de nouvelles attaques. Selon l'*État du contexte de risque mondial de sûreté de l'aviation civile* de 2016 de l'OACI « Les terroristes continuent de considérer les agents de l'intérieur comme des ressources utiles qui peuvent, de façon consciente ou non, faciliter la planification des attaques, en raison de leur connaissance spécialisée des mesures de sûreté et de leur accès potentiel aux zones de sûreté réglementées et aux aéronefs. » En raison de leur accès unique aux zones et/ou aux informations restreintes, des personnes de confiance peuvent présenter des risques pour l'aéroport et le système de l'aviation dans son ensemble.

1.2 Les principales mesures de sûreté sont conçues pour restreindre l'accès du public aux installations de sûreté dans l'aéroport, mais ces contrôles peuvent ne pas atténuer suffisamment les risques internes. Au cours des dernières années, de nombreux incidents ont fait ressortir la manière dont le rôle des contrôles de sûreté prévus pour prévenir les attaques externes est considérablement limité ou réduit à néant lorsque des agents de l'intérieur, avec les connaissances et capacités voulues, tirent parti de ces contrôles de sûreté. Suite à cela, les États-Unis estiment que ces menaces ne peuvent être ignorées ou sous-estimées et que, en conséquence, la communauté internationale doit accorder une attention plus grande à la compréhension et à la gestion de ces risques.

1.3 Malgré les progrès considérables réalisés pour mieux définir et saisir l'étendue du sujet, il est fondamental que toutes les parties prenantes en matière de sûreté de l'aviation poursuivent sur leur lancée en élaborant et en diffusant des solutions sur mesure. Afin de bâtir une infrastructure de sûreté de l'aviation capable de résister aux menaces à la fois internes et externes, les États-Unis encouragent l'échange des meilleures pratiques et des outils pouvant équiper le mieux tout le réseau de l'aviation afin de gérer les menaces. Dans le cadre de l'engagement des États-Unis à cet égard, la présente note examine les mesures récentes qu'ils ont prises pour mettre en œuvre des solutions, ainsi que les travaux en cours pour améliorer les capacités actuelles.

2. ANALYSE

2.1 De tout temps, l'OACI et les États contractants ont donné la priorité aux ressources pour lutter contre les menaces externes dans les zones sensibles des opérations aéroportuaires. Néanmoins, ces mesures peuvent ne pas prendre dûment en considération le personnel aéroportuaire opérant actuellement dans les zones de sûreté. Ces catégories de personnel peuvent inclure : les équipages d'aéronef, le personnel d'entretien, les bagagistes, les gardes de sûreté et le personnel de conciergerie. Ces personnes

sont considérées comme étant des agents de l'intérieur puisqu'elles peuvent se servir de leur fonction et accès de confiance vérifiés pour commettre, par négligence ou délibérément, des actes de destruction contre l'aviation civile.

2.2 Au cours des dernières années, le monde a été témoin d'incidents où des agents de confiance de l'intérieur ont joué un rôle déterminant dans des défaillances des mesures de sûreté et la perpétration d'actes d'intervention illicite et autres activités illicites dans le domaine de l'aviation civile. Ces actes peuvent aller de l'espionnage au sabotage ou être carrément des actes terroristes car les agents de l'intérieur ont accès à des zones réservées au public et qu'ils peuvent utiliser leur accès privilégié pour exécuter ces actes. Par exemple, les installations du nouvel équipement de filtrage ont beau garantir que les voyageurs sont dûment inspectés, les agents de filtrage formés à l'utilisation de cet équipement peuvent en exploiter les vulnérabilités pour le rendre inopérant. Il est absolument essentiel que les États contractants comprennent ces questions et admettent que les mesures de prévention traditionnelles peuvent ne pas être efficaces contre les menaces internes.

2.3 L'OACI et ses États membres ont appuyé de récentes mesures pour mieux comprendre l'étendue des risques internes et ces vulnérabilités tout à fait particulières ; ces mesures se sont traduites par de nouveaux outils et éléments indicatifs sur le sujet. Il est notamment conseillé aux États contractants de procéder en premier lieu à une évaluation des risques pour déterminer les scénarios de menace en fonction de leur implantation, et les vulnérabilités connexes, afin de concevoir des mesures de prévention appropriées à mettre en œuvre. Un examen attentif de ces mesures de prévention s'impose afin de s'assurer qu'elles sont efficaces contre les scénarios de menace déterminés, tout en mettant à profit les meilleures pratiques et directives internationales, comme la vérification, sur la base sur de renseignements, des antécédents du personnel et la mise en place de mesures de prévention imprévisibles aléatoires.

2.4 Comme nombre de ses partenaires, l'Administration de la sécurité des transports (TSA) des États-Unis s'efforce activement de comprendre et mieux gérer les risques internes. Dans le cadre de son approche fondée sur les risques pour la sûreté, la TSA analyse constamment les vulnérabilités du système d'aviation, évalue la performance des mesures de prévention actuellement en place visant à atténuer les risques, et identifie de nouveaux outils et les outils existants pouvant être améliorés aux fins d'un système de sûreté plus robuste. Ces solutions sont mises en œuvre d'une manière basée sur le renseignement et le risque à l'aide de mesures aléatoires et imprévisibles. Les solutions sont mises en place par un personnel souple et hautement qualifié avec l'aide de technologies de pointe alliées à la participation active des parties prenantes concernées et des voyageurs au processus de sûreté.

2.5 Pour renforcer les mesures de sûreté qui sont employées dans l'ensemble du réseau d'aviation civile des États-Unis, la TSA a investi dans la création et l'entretien d'une solide culture de la sûreté – une philosophie organisationnelle qui encourage une performance optimale en matière de sûreté. La TSA a mis en œuvre une sûreté fondée sur le risque à titre d'initiative clé servant de base à la culture d'ensemble de sûreté du transport aux États-Unis. Pour la TSA, une gestion efficace des risques examine la manière de fournir la sûreté la plus effective de la manière la plus efficace pour remplir sa mission de contre-terrorisme et protéger les voyageurs. La gestion du risque n'est pas une approche axée sur l'absence de risque ; elle comprend des éléments de sûreté multiples et se recoupant dans les aéroports, des évaluations constantes des vulnérabilités et un programme concerté de contrôle de la qualité. Outre ces caractéristiques principales, des lignes ouvertes de communication et sensibilisation de toutes les entités gouvernementales investies et des partenaires commerciaux sont impératives pour renforcer l'attention portée aux risques pour la sûreté.

2.6 La TSA s'appuie sur de multiples méthodes de sûreté pour protéger les voyageurs et le système de transport national des menaces internes et externes. Quoique les opérations aux postes de contrôle soient souvent considérées comme l'élément de sûreté le plus visible, elles ne représentent que l'une des nombreuses composantes qui constitue l'architecture de sûreté de la TSA. La TSA a mis en œuvre d'autres mesures de sûreté pour réduire les vulnérabilités internes, notamment des politiques et procédures conçues aux fins d'un environnement sûr. La TSA a mis sur pied un Programme sur les menaces internes pour introduire un élément d'imprévisibilité dans les opérations de sûreté en modifiant le lieu, le moment et l'utilisation des ressources de sûreté en plus des mesures de base mises en œuvre en tout temps. Le but poursuivi est de compliquer, temporiser et décourager les activités terroristes. Dans le cadre de l'objectif de la TSA de multiplier les méthodes de gestion de la sûreté, des mesures de prévention ont été mises en œuvre, comme les contrôles d'accès, la gestion du cycle de vie des employés, la formation et la sensibilisation, des politiques et des procédures.

2.7 Les mesures d'atténuation peuvent varier, mais les mesures de prévention s'appuient les unes les autres pour former une approche superposée et réduire les risques de manière effective et efficace. La TSA a renforcé ses capacités au travers de quatre catégories :

- a) Les contrôles d'accès : ils incluent de nombreuses mesures de sûreté conçues pour empêcher le personnel non autorisé d'avoir accès aux zones de sûreté ou réglementées.
- b) La gestion du cycle de vie des employés : en établissant un processus continu de gestion du personnel, qui va du recrutement initial à la résiliation définitive en passant par des contrôles constants et récurrents, les organisations peuvent activement maintenir un personnel sûr.
- c) La formation et la sensibilisation : des formations à la sûreté périodiques incluant la sensibilisation aux menaces internes contribuent à une culture de sûreté stable au sein d'une organisation. Sans une large compréhension et le ralliement de tout le personnel à l'objectif poursuivi, les mesures de prévention actuelles deviennent moins efficaces.
- d) Politiques et procédures : afin de renforcer l'utilisation de ces protocoles, les exigences en matière de mesures de prévention doivent être intégrées et appliquées via une politique de sûreté unifiée.

2.8 En février 2016, l'administrateur de la TSA s'est adressé à la 207^e session du Conseil de l'OACI et s'est engagé à partager les expériences et les efforts des États-Unis pour identifier des mesures proactives qui renforcent la sûreté. Dans le cadre de ce processus, la TSA a pris des mesures pour créer un nouveau programme renforcé de sûreté conçu pour sensibiliser le personnel en ce qui concerne l'image actuelle des menaces contre l'environnement de l'aviation, lui donner des outils de raisonnement essentiels pour identifier et reconnaître les comportements atypiques, et lui permettre de formuler ses préoccupations et d'en rendre compte. Par le biais de la conceptualisation et de cette formation planifiée, la TSA cherche à accroître la sensibilisation au domaine de la sûreté afin que chacun ait les moyens de détecter, décourager et rendre compte des menaces possibles ou réelles contre la sûreté dans l'ensemble du réseau d'aviation.

2.9 La formation à la sensibilisation par domaine sera adaptée à l'environnement de travail des intéressés. Le cours permettra aux employés d'évaluer les menaces applicables à leur domaine et, à

travers une série d'exercices, d'atteindre les objectifs suivants : identifier les modes d'attaque possibles et les comportements suspects correspondants, réagir efficacement et rendre compte proactivement de leurs préoccupations aux personnes appropriées. En améliorant la vigilance de l'ensemble du personnel, cet outil devrait élargir la couverture des mesures de prévention à l'aérodrome tout entier et créer un élément supplémentaire de sûreté pour réduire les vulnérabilités internes et externes.

3. CONCLUSION

3.1 L'OACI et ses États contractants peuvent jouer un rôle capital en s'assurant que la communauté de l'aviation est mieux équipée pour comprendre et gérer l'ampleur des attaques contre le réseau facilitées de l'intérieur. Pour compléter la réponse mondiale aux menaces sans cesse renouvelées, les États-Unis encouragent leurs partenaires à partager les meilleures pratiques par le biais du partage des informations, l'échange d'outils efficaces et d'autres directives, et une plus grande collaboration sur ce sujet. Par suite, les États-Unis demeurent déterminés à partager leurs outils et leur matériel de formation avec l'OACI et ses États contractants. La diffusion de ce matériel est la première étape vers le renforcement du réseau international de sûreté de l'aviation civile. L'échange de solutions contribuant à la sensibilisation interne, en donnant les moyens à tout un personnel d'être les yeux et les oreilles du système d'aviation, peut être une ressource supplémentaire novatrice pour aller de l'avant en matière de prévention des menaces internes futures.